

Miljöpartiet i Ulricehamn presenterar sin motion om

El-Velomobiler

2 april 2019

2 april 2019

1 Förslag

- Kommunen kompletterar sin flotta av tjänstefordon med ElVelomobil.
- Användande: ElVelomobil ska vara förstahandsval av fordon för tjänsteresor inom en radie av 20 km.

2 Bakgrund

Fordonstrafik är en stor källa till växthusgaser. Även produktionen av bilar är en stor miljöbelastning. Så och elbilar. För kortare resor fungerar en elvelomobil i många fall minst lika bra som en bil. Och är 80% effektivare!

Många av kommunens tjänsteresor sker med privat bil. Det betyder att kommunen har mycket begränsat inflytande över fordonstyp och dess miljöeffekter. Bland de anställda som idag tvingas använda sin privata bil i tjänsten finns ett missnöje över detta och många känner sig utnyttjade då ersättningen inte ger full kompensation. Ett antal elvelomobiler i fordonsflottan skulle kunna minska antalet tjänstekilometer körda i privat bil.
I förlängningen kan även ett antal tjänstebilar bytas mot elvelomobiler.

En elvelomobil kostar mellan 35000 och 90000 kr i inköp. En Iris (Grantsinclair) går på € 4829. Jämför det med en ny bil.

3 ElVelomobil

Elvelomobil är en Velomobil med elmotorstöd (som en elcykel). I länder på kontinenten med mycket plan mark är det vanligt med velomobiler utan elmotor. Men topografin i vår kommun motiverar elmotorstöd. Det finns många olika märken och modeller. De kan ha tre eller fyra hjul. De flesta har en täckt ”kaross” eller annat väderskydd.

I hastigheter upp till 10 km/h är rullmotståndet den största utmaningen för en cyklist. Luftmotstånd blir med ökad hastighet en allt större faktor och är helt dominerande vid hastigheter över 25 km/h. Rullmotståndet ökar nämligen i proportion med hastigheten, medan luftmotståndet ökar med kvadraten av hastigheten. Tack vare velomobilistens mycket bättre aerodynamik än den traditionella cyklisten – luftmotståndskoefficienten för en velomobilist är upp till 30 gånger lägre – kan hen hålla mycket högre hastighet till samma ansträngning.

Till nackdelarna hör velomobilens högre vikt, vilket innebär större ansträngning att accelerera och cykla i uppförsbacke. Acceleration är omvänt proportionell till fordonets massa, så en velomobil kräver i runda tal dubbelt så mycket energi för acceleration som vanlig cykel.

Om velomobilen utrustas med en elektrisk hjälpmotor kommer dess svaga punkt – dålig acceleration och tung i uppförsbacke – att elimineras. Samtidigt ger en elmotor möjlighet att kunna ta sig bekvämt ännu längre sträckor. I en velomobil håller dessutom batteriet längre jämfört med elcykel tack vare det låga luftmotståndet.

3.0.1 Att välja tillverkare mm

Man kan naturligtvis studera olika tillverkares hemsidor och begära in offerter och dylikt på vanligt sätt. Man skulle också kunna tänka sig att ordna nån form av mässa där tillverkare får komma och visa sina produkter. Det kan ju vara bra om tjänstemän/kvinnor får tillfälle att prova och ha åsikter om typ och modell. Kanske kan man ordna en sån mässa ihop med andra kommuner.

Några tillverkares och återförsäljares hemsidor:

http://www.alligt.nl/

https://www.sunrider-cycles.nl/en/en/index.html

https://shop.flevobike.nl/en/flevobike-orca.html

http://twike.com/en/home.html

http://www.esoteric-david.eu/en-page-31.html

http://cabbike.pl/produkt/cab-bike-hawk-classic-or-hybrid/

http://trisled.com.au/hpv/rotovelo-e/

https://www.velocityvelos.com/

http://www.velomobiles.co.uk/

http://mypodride.com/#front-page-6

http://www.katanga.eu/

https://www.grantsinclair.com/en/e-bike.html

https://www.podbike.com/

Ulricehamn 2 april 2019

Arne Fransson — Ingemar Basth